



进藏。满心感受到的恰恰是孙中山建设全国铁路网系统中，最为艰难的世界最高高原铁路，终究得以实现。而当时直至之后一段时期，青藏铁路二期运营的客运列车，不得不请美国通用电气公司专为设计制造 NJ2 型机车牵引。如今这一难题已经破解，国产 HXN3 型高原内燃机车已经在青藏铁路广泛使用。

提及铁路建设，则不得不提及孙中山与英国朋友康德黎父子之缘！前不久，《新民周刊》记者曾采访到几名于去年前往英国国家铁路博物馆参观的铁路迷。他们不远万里去约克郡，主要为了看一台 KF1 机车。如今这台 KF1 机车被油漆刷得光可鉴人。追根溯源，这是 20 世纪 30 年代，

上图：2024 年 9 月 13 日，复兴号试验列车驶出龙龙高铁梅龙段毛公寨隧道。此际，中国铁路突破 16 万公里。

由当时中国的国民政府铁道部路政司技正应尚才先生主持完成设计的粤汉铁路 600 型蒸汽机车。其是为了准备抗战而为粤汉铁路株洲至韶关段使用。因当时国内外没有合适这段铁路的车型，应尚才与当时国民政府铁道部英国顾问肯尼斯·康德黎进行头脑风暴，设计 600 型机车时特为结合了株洲至韶关段路况等特点。值得一提的是，肯尼斯·康德黎的父亲詹姆斯·康德黎是孙中山故交！1896 年，詹姆斯·康德黎帮助孙中山逃脱清廷诱捕。粤汉铁路 600 型是中国人首次自行设计并监造的大型蒸汽机车，某种程度具有划时代的意义。而之所以应尚才先生要远赴英伦，到位于英格兰西北部的牛顿勒维洛斯

的沃尔冈机车厂监造此车，不仅因为这是英国老牌名厂，当时该厂为英国本土，以及印度、新西兰等地企业制造机车；更因为当时的中国工业不发达，没有任何一家工厂能完成 600 型机车的设计要求。1936 年 1 月起，共 24 台 600 型蒸汽机车陆续运抵青岛、上海和广州，并在株韶段通车后集中运用于粤汉铁路。没过多久，全面抗战，3 台还挺新的 600 型机车在铁路工人撤退前炸毁以免落入日寇之手。中华人民共和国成立以后，幸存的 21 台 600 型机车在戚墅堰工厂整修并对重要零部件进行技改后，投入沪宁线运营，并于 50 年代末统一改称 KF1 型机车。

如今保存在英国国家铁路